

淮安漕运往事

□ 董树华

淮安与漕运渊源颇深,从吴王夫差修筑邳沟,隋炀帝开凿南北运河,元明清时期大运河南北贯通,淮安一直处于漕粮中转的中心位置。明清时期,淮安设立漕运总督部院,奠定了其交通枢纽地位,推动了淮安经济的繁荣发展。

回空揽载加快流通

《明史·河渠志》载:“百司庶府,卫士编氓,一仰漕于东南。”明代运粮数额巨大,需粮要求急迫,朝廷一方面想方设法开通运河各段,另一方面则急于寻求一支易于集中、坚强有力的运输队伍,抽调军队运粮成了唯一可行的出路。

永乐十二年,因京城建造故宫大规模展开,明成祖朱棣调集50余万马步旗军准备二次北征,临时调军运粮已不能适应新的更大要求,漕军由此应运而生。永乐十二年正月庚子,朱棣命北京、山东、山西、河南、中都、直隶所属卫所,不分屯守,各选军士,以指挥、千百户率领,都指挥总管,入漕运粮,并“始以运命军”。据推算,当时有漕船运军十万名,遮洋船运军三千名左右,共计约十三万运军。

明清时期,漕运经济主要由运粮、回空揽载与私盐贩运组成,在淮安便形成了南北杂货汇集地,增加了商品的进一步流通。明代开始,漕军借助运粮之便,便在沿途偷偷地进行商品运输与买卖。明代朝廷准许漕运人员携带一定数量的货物并免抽税,以补助漕军途中生计与运粮脚价的不足。成化十年规定,漕军每船附带土特产品十石,并只允许“易换柴盐”,但漕军追求的欲望已无可抑制,随船携带的私货远远超过了官方的规定。到嘉靖、隆庆两朝之前,一般每年有400余万石漕船过淮安北,以“十人驾一船,一船载三百石”计算,每年经过淮安的漕军,大约携带了十万石私货。嘉靖朝以后,随着黄河夺淮导致河道淤塞日渐严重,漕粮连年无法满额征收,过淮漕船每年只有四五千艘,运送漕粮仅是前期一半。如万历二十五年过淮漕船仅有5725艘,运载私货仍可达二三十万石

以上,这些货物有相当一部分在淮安倾销,从而刺激了淮安商品市场的繁荣。

每年漕船从北方回空,几乎同漕船一起的商船,途中也不断揽载货物,同样也促进了南北货物的流通。为了能够装载更多的货物,原本每艘漕船仅能载米三百五十石,加上损耗不过四百余石,但在明代后期被漕军不断的突破。每年漕船经过淮安之时,往往出现“每丁兑粮完后,即满载私货而行,船重如山”的局面。而回空粮船也往往在卸粮之后揽载货物,以致船只大大超过核定的载重量,行船途中迟缓不稳行走不便。由于土特产品免税,不少商人随即搭载漕船运输自己的商品,大大降低了运输成本。像辽东的人参、貂皮,北直隶的梨枣等货物,由于数量不多,往往由这些漕船来夹带南下,运销至淮安、扬州等诸多地方。

南方漕军所携带的土特产品,不仅有直接种植的如生姜、花椒等,还有很多经过加工的产品,如皮蛋、藕粉、油类等,大量农副产品,如药材、茶叶等;以及类型诸多、运量也很大的手工业产品,如铁器、瓷器,纸张以及生活用品等。这些土特产品主要倾销于京城一带,但是也有不少在沿途销售,清乾隆初年,淮安监督唐英奏称:“重运粮艘过淮,自江西、湖广附带竹木板片、钉铁、油麻、糖藤绳、瓷器等货,沿途下卸,客商贩卖。”清嘉庆年间,漕粮药材竹木的数量逐年增加,较从前多至五六倍,三省粮船跨竹木,不下六七十万根之多,总计达到百万根以上。这些竹木,有很大一部分倾销到淮扬等地,供应淮安府清江督造船厂修造漕船,以及淮安的城市房屋、桥梁建设等。

漕运总督部院地位

淮安地处南北水运枢纽,东西交通要津,独特地理位置使得淮安成为了中央负责漕运的派出机构——漕运总督部院所在地。据《重修山阳县志》载:“凡湖广、江西、浙江、江南之粮船,街尾而至山阳,经漕督盘查,以次出运河……故漕政通乎七省,而山阳实属咽喉要地也。”《续纂山阳县志》又载,当年“漕都居城,仓司屯卫,星罗棋布,俨然省会”,“夏秋之交,粮艘街尾入境,皆停泊于城西运河”,漕业之盛可窥一斑。

清代,朝廷一年财政收入约数千万两白银,其中通过漕运征收就达70%左右。古老的大运河已成为支撑封建王朝政治和经济的动脉,而淮安则成为维系漕运伟业的中心。漕运给淮安经济和文化带来了空前的繁荣。“河、漕、盐、榷、驿”成为淮安城市发展的五大柱石,漕船制造、关税征收、淮盐集散、物质交易等方面,对淮安经济发展举足轻重。可以说,明清时期的淮安已成为中央政府的漕运指挥中心、河道治理中心、漕船制造中心、漕粮转输中心、国税征收中心和淮北盐集散中心。

明万历七年,漕运总督加兼管理河道。从山阳(淮安)县城至清江浦三十余里,除总督漕运部院、淮安府署、山阳县衙外,先后设有:漕运镇守勋爵总兵衙门、漕运镇守参将衙门、漕储道参政衙门、淮海道衙门、漕运刑部主事(员外郎)衙门、两淮盐运司批检所、淮北盐运分司署、淮安钞关衙门以及淮安府清军贴堂同知衙门、山清河务同知衙门、淮安府海防同知衙门、淮安府东河船政同知衙门、淮安府通判衙门等,衙门总数竟达20个之多,为全国省级以下地方政府所在地所罕见。清王朝建立以后,除继续在淮安设漕运总督署外,康熙十六年,又把河道总督府从山东济宁移置到淮安府清河县。

漕运总督署是统掌全国漕运的最高机构,设在山阳(淮安府治所)。漕运总督署的最高长官为总督,官秩从一品,总督署的机构庞大,文官武校及下辖官兵有两万余人。河道总督署负责督办全国黄河、运河堤防、疏浚工程等,最高长官是河道总督,官秩从一品

或正二品。当时,全国行政区域划分有九个总督府,而淮安一地就有两个总督府,故时有“天下九督,淮居其二”之称。其中还没包括明嘉靖中业到清乾隆二十四年设立的,曾驻河下(府城西北关厢)的盐运分司等机构。因而,大批的理漕官吏、卫漕士兵、从漕杂役,甚至装卸搬运漕粮的工人等都依此为生。围绕着漕运形成了一支巨大的“文武兵吏”队伍。这支队伍过于庞大,以致抱怨丛生。明朝灭亡后,漕军继续在清代漕运中发挥作用,每一卫所之下分成若干帮,每一帮有漕船约五六十艘。至清代后期,全国共有漕船118帮,6283艘。

从总督部院及其周边建筑能看出其中的等级关系。淮安城的官署几乎都集中在旧城(老城),而且大都盘踞在高大、空间开阔地段。漕运总督署是府城中品秩最高的机构,坐落在旧城正中,面朝南城门楼(镇淮楼),处于丁字交叉的大街口。屋宇高大雄伟,且是城内地势最高的地方。尽管府城周围几百年来因黄河夺淮水患连连,地势年年增高,部院旧址仍然高出其它地方很多。在总督部院的周围,北有府衙,西南是县衙,东南有府学,西邻县学,各衙门环拱前后,作众星捧月的态势。这些建筑都处于地势较高的地段,凸显出官僚队伍在淮安的地位。

历代封建王朝对漕运总督遴选都很慎重,其人选多为勋臣世爵。明清两代,就任淮安漕运总督计262任,其中,明代为122任。清代140任,其中不乏名流俊杰,他们为漕运事业和民族振兴做出了突出贡献,也以独特风采走进了人们的视野,有治漕成绩卓著受到世人赞誉的,如为官清廉得到世人拥戴的,三督漕运的“青菜陶”陶澍;“天下第一清官”施世纶;也有坚持操守为明王朝举家捐躯的朱大典以及壮烈殉国的史可法。这些名垂史册的漕运总督,在漕运历史画卷上留下了浓墨重彩的一笔,任岁月如何变迁也不能使其褪色。他们身上所体现出的爱国爱民、恪尽职守、清正廉洁、舍生取义等优秀品质,是留给淮安人民珍贵的精神财富。

南来土特产与北来回空揽载,对于繁荣运河沿岸经济贡献甚大。在正常的漕粮河运的年份,淮安的运河沿岸呈现出“春夏之交,粮艘牵挽,回空载重,百货山列”的局面。

乾隆年间,每年农历二月至五月之间,前后共有三次南方漕船集中过淮,由于黄河、淮河与运河交汇的闸门难以通过,每天过淮的漕船不过二三十艘。每年农历正月到五六月间漕船过闸,半年多的时间之内,几千艘漕船停泊在淮安沿线港口,“两岸漕船八十里,樯杆累聚一时起”。在等待过坝以及漕运总督盘验的过程中,水手、旗军往往登岸,与商人、淮民开展贸易,销售船上货物。

农历九月至十一月间,漕船又会分批来到淮安,在港口停泊数日。此时每船均已揽载了重达三五百石的货物,在等待过闸的同时,漕军上岸兜售梨、枣、棉、烟、饼等北货,还有长芦等北方盐场的私盐,同时漕船还搭载了淮安商人的货物,这样可以免交一定程度的税额,因此降低了商品的运输成本。贸易所得的收入,商人与漕户(又称纤户)分成,可谓一举两得。因此,商人往往与漕运旗军互相勾结,提前在港口囤积货物,以便与运军交易。

这些原本被官方所禁止的贸易活动,却因漕船打着“天庾正供”的旗号,而堂而皇之地出现在运河沿岸的港口,借助过境漕船所携私货的倾销,从而促使淮安的城市经济日益发展,集市贸易日渐兴旺,商品种类琳琅满目。

漕船私盐贩运虽然不是明清时期的主要方式,却往往是贩运数量最多的,在明代已经泛滥成灾,明末这一现象更加突出。到了清代,漕船贩运私盐的现象不仅没有得到遏制,反而愈演愈烈。根据道光时期两江总督陶澍的奏折,每艘漕船携带私盐“约计千余石”,按运河上4000艘漕船计算,私盐总数高达四百万石以上。

明清时期的“漕运经济”,给淮安带来了数量巨大的南北货物,而本地的货物,也有不少是依赖漕船而行销各地。这些经济利益的获得,是依靠淮安所占

据的运河、淮河交汇的地理优势。同样,“漕运经济”日趋繁荣后,淮安成为南北财物的汇聚地,各地商人纷至沓来,逐步形成了繁荣的商业氛围。漕运、盐运、造船和仓储,使淮安工商业、手工业、饮食业繁荣发达。

京城巡抚大臣来淮督办漕运、盐运事务,一大批理漕官吏,卫漕士兵等数万人,都居住在淮安城内,再加上淮安是四大名仓储之一。淮安榷关,各地南来北往的漕船都要经过淮安停靠等候盘查,许多随船货物在此上下装卸,既促进了淮安与各地物资贸易,又推动了淮安工商业的繁荣,“牵挽往来,百货山列”“市不以夜息,人不以业名,富庶相沿”“天下盐利淮为大”“关税仓储”“居天下强半”等等,淮安城当时是达官纷至,墨客群聚、商贾云集,和杭州、苏州、扬州并称为运河沿线“四大都市”。更孕育了大批淮安最早的产业工人,使淮安成为南北交通的“七省咽喉”、漕(盐)运重镇、集散中心。淮安酿酒、制鼓、编织绝技盖世,全国四大菜系之一的淮扬菜闻名天下,出类拔萃的淮医全国独树一帜,漕船制造成为全国最大的内河造船厂。更有江淮流域文化遗址;城内唐文通塔,宋镇淮楼及古汉墓群等古迹。

经济的繁荣催生出文化的神奇,浸润着我们优秀民族文化的土地,曾孕育出众多文豪武杰,据统计,仅河下古镇这弹丸之地明清两朝就出过67名进士、160多名举人和贡生,状元、榜眼、探花三鼎甲齐全。同时,也促进了名闻华夏的淮扬菜系、山阳医学、山阳琴派的发展。明代政治家、文学家、诗人姚广孝称誉淮安“襟吴带楚客多游,壮丽东南第一州”。

从明景泰二年起,朝廷在淮安设立总督漕运部院负责天下漕运事务。后因海运的兴起,漕运的地位日渐下降,从而逐步淡出了历史舞台,至清光绪三十一年,运转了450多年的漕运总督衙门终于关闭了大门。(作者系淮安市淮安区政府特邀文史委员)

专门设立漕运机构

春秋时期,吴王夫差为争霸中原,南从扬州邳江筑城穿沟,开挖北至楚州(淮安)末口入淮的邳沟。此后,魏文帝开挖山阳池。隋朝都城长安虽处关中平原,但所产粮食不能满足都城需要,必须通过漕运从远离关东、江淮富庶地区调运粮食、物资。隋开皇四年,文帝下令开凿都城通往关东、江淮的运河,并重开已淤塞的邳沟,以利于漕运,淮安从此成为运河漕运的重镇之一。

隋炀帝从大业元年至大业六年三月,炀帝令能臣名将在历代修筑各段古运河的基础上,有计划地加以疏浚、改建和扩展,“又发淮南民10余万开邳沟自山阳至扬子江口”,以洛阳为中心,沟通我国南北,由永济渠、通济渠、山阳渎顺流而下,由扬子入江、江南河组成的运河水系,使我国运河工程进入新的历史阶段,把水道漕运推向鼎盛时期。

同时,对邳沟故道进行全面疏浚整理、拓宽加深,全长约300余里,水面宽40步。邳沟成为沟通江淮南北水道漕运的枢纽,由此富庶江淮及长江下游金三角的粮食、物资,将通过水上漕运,源源不断运往京都洛阳。

唐代初期,漕运管理由都水使、都水台或都水监,掌管治河与漕运两职。开元以后,为加强漕运管理,创设漕粮传输的转运史,当时漕粮来源于黄河中下游的两河地区和江淮地区,是全国经济中心。“安史之乱”后,因藩镇割据带来的战争,给黄河中下游地区的农业带来了严重的破坏,从此,“军国费用,取资江淮”,淮安成为唐王朝物资转运的重镇。进入宋代,漕运由小到大逐步发展起来,宋太宗“开河自楚州至淮阴,凡六十里,舟行便之”,又在淮安设江淮转运使,把粮食、物资集中储存、中转于楚州,从此,淮安扼守江淮的战略地位和经济地位得到了进一步的提升。

明清两代,贯串南北的京杭大运河成为中国经济的大动脉,而淮安因地处大运河中部的淮河、大运河交汇口,成为天下交通的枢纽,淮安地位的提升以及社会经济走向繁荣,成为了京杭大运河的重镇。明初,太祖帝朱元璋定都南京,曾设漕运司,命武职大臣为漕运史,督理海运漕政不久即废。

明永乐元年,成祖帝朱棣始派亲信重臣平江伯陈瑄任督运总兵,驻节淮安,专门治理漕务。永乐十三年,陈瑄着力治理运河与淮河交汇口,从淮安城西管家湖至淮河鸭陈口,开河引湖水入淮通漕,并修建了4座闸。永乐十五年,又移至东南建板闸,从此漕船至淮安免除了过坝、渡河之苦。洪熙元年,朝廷命漕运总兵开府淮安,并加“镇守淮安”的职衔,又称镇守淮安总兵。景泰二年,因漕运不济,朝廷在淮安设立专门机构漕运总督部院,并任命“素有才望”,以都察院副金都御史王竑为首任漕运总督之职,驻于淮安,统领漕政。一方面强化了国家对漕运的管理,掌管着长达1700余公里水路的漕粮运输,江浙鄂赣湘豫鲁七省归其管辖,运河沿线1.2万只漕船、12万漕军听其调遣;另一方面提高了淮安府在全国的政治、经济和文化地位。



淮安龙光阁。本版图片由本报资料室提供